

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 26 NOVEMBER 2007

Namiddag

**COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES**

du

LUNDI 26 NOVEMBRE 2007

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Jan Mortelmans.

01 Vraag van mevrouw **Barbara Pas** aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de problematiek rond radiofrequenties en de rol van het BIPT als etherpolitie" (nr. 110)

01.01 De voorzitter : De vragen nr. 225 van de heer Jan Jambon en nr. 173 van de heer Roel Deseyn worden omgezet in een schriftelijke vraag.

01.02 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Uit een artikel in *De Morgen* van 11 oktober 2007 blijkt dat het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT) zijn rol van etherpolitie niet kan opnemen zolang de frequentieplannen niet op elkaar zijn afgestemd.

Op 17 november 2006 werd er in het Overlegcomité een omvattend akkoord over deze problematiek gesloten tussen de Gemeenschappen en de federale overheid. Er moeten echter nog heel wat gebeuren alvorens dat akkoord in werking kan treden. Enkele stappen werden intussen reeds gezet, maar andere laten nog op zich wachten. In tegenstelling tot de Vlaamse Gemeenschap heeft de Franse Gemeenschap nog geen nieuw frequentieplan goedgekeurd. Nochtans dringt de tijd, want het KB dat de rol van het BIPT vastlegt, moet in werking treden op 1 juni 2008.

In 2005 antwoordde de minister in deze commissie dat een samenwerkingsakkoord nodig was, omdat de federale overheid anders niet kan optreden als etherpolitie. Twee jaar later is er echter nog steeds geen akkoord. De Vlaamse Gemeenschap dreigt de dupe te worden van de inertie aan Franstalige zijde.

Wat is de huidige stand van zaken? Welke stappen moeten er nog genomen worden om het akkoord in werking te laten treden? Komt het omvattende akkoord in het gedrang als bepaalde stappen niet worden uitgevoerd?

01.03 Minister **Marc Verwilghen** (Nederlands): De federale overheid heeft alle stappen gezet om het totaalakkoord van 17 november uit te voeren. Ik verwacht dat de andere beleidsniveaus ook hun verantwoordelijkheid opnemen. Juridisch gezien moet het BIPT in elk geval op de geplande datum zijn rol van etherpolitie opnemen. In het akkoord van 17 november 2006 zijn alle partijen met deze datum akkoord gegaan en hebben ze zich ertoe verbonden om de nodige voorbereidingen te treffen. Het akkoord moet dus in zijn totaliteit worden uitgevoerd.

01.04 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Ik twijfel er sterk aan of alle partijen de nodige stappen zullen zetten, want de onwil van de Franstaligen is al meermaals gebleken. Via de pers vernam ik dat de Franse Gemeenschap belooft dat er begin 2008 een frequentieplan zal worden opgesteld. Ik twijfel eraan of ze zich

aan deze belofte zal houden, want het is de Vlaamse Gemeenschap die vragende partij is voor de etherpolitie.

Op 25 oktober werd Vlaams minister Geert Bourgeois hierover ondervraagd. Volgens hem werd er toen nog niet onderhandeld over een nieuw frequentieplan. De onderhandelingen zijn afgesprongen nadat de Franse Gemeenschap het Vlaamse frequentieplan had aangevochten bij de Raad van State.

Als er geen frequentieplan is, is het BIPT geremd in zijn regulerende rol. Een aantal Franstalige zenders is geschorst door de Raad van State, maar zij kunnen nog altijd blijven uitzenden dankzij het gedoogbeleid van de Franse Gemeenschap. Volgens het BIPT zullen de storingen niet ophouden als de Gemeenschappen bevoegd blijven voor de toekenning van de frequenties.

Wij vinden dat er einde moet komen aan de niet-homogene bevoegdheidspakketten. De federale bevoegdheden inzake elektronische communicatie moeten naar de deelstaten worden overgeheveld. In het Vlaamse regeerakkoord staat dat telecommunicatie een Vlaamse bevoegdheid moet worden.

01.05 Minister **Marc Verwilghen** (*Nederlands*): Het feit dat er na tien jaar onderhandelen nu sinds 17 november 2006 een akkoord is, is al een grote vooruitgang. Maar akkoorden worden gesloten om te worden uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de belasting die de Waalse gemeenten willen heffen op de telefoonkabels" (nr. 332)**

02.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): De Waalse gemeenten zouden de Waalse regering willen vragen een ontwerpdecreet in te dienen dat de gemeenten zou toelaten de telecomoperatoren een retributie te vragen per meter voetpad die ze gebruiken voor hun ondergrondse kabels.

Mij als oud-burgemeester lijkt dat een terechte vraag, want de vele werken die deze operatoren uitvoeren, brengen heel wat negatieve gevolgen mee voor de gemeenten.

Zou een dergelijk decreet – zij het Waals, Vlaams of Brussels – niet tot een bevoegdheidsconflict met de federale staat leiden, die bevoegd is voor deze door artikel 98, § 2 van de wet van 21 maart 1991 geregelde aangelegenheid?

Die wet, die dateert van toen de heer Di Rupo de bevoegde minister was, kent een buitensporig voorrecht toe aan de telecomoperatoren, die als enige, in tegenstelling tot de gas-, de elektriciteits en de waterdistributiebedrijven, geen retributie verschuldigd zijn aan de gemeenten.

Zou niet eerst het voornoemde artikel 98, § 2 moeten worden gewijzigd, zoals ik al suggereerde in mijn wetsvoorstel van 2003?

02.02 Minister **Marc Verwilghen** (*Frans*): In zijn arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006, oordeelt het Grondwettelijk Hof dat een Gewest onder bepaalde voorwaarden een retributie kan opleggen. Het Hof stelt dus dat de federale wetgever, via artikel 98, § 2, eerste lid van de wet van 21 maart 1991 afbreuk doet aan de bevoegdheid van de Gewesten. Uw vraag om een wetswijziging is dan ook zeker terecht.

02.03 **François-Xavier de Donnea** (MR): Het Grondwettelijk Hof heeft dus artikel 98, § 2 vernietigd en de Gewesten kunnen een retributie heffen bij de aanleg van telecommunicatie-infrastructuur op het openbare domein.

02.04 Minister **Marc Verwilghen** (*Frans*): Op die manier worden de belangenconflicten waar u het over had, voorkomen.

02.05 **François-Xavier de Donnea** (MR): Ik verheug me over de wijsheid van het Grondwettelijke Hof.

Het incident is gesloten.

De vergadering wordt geschorst van 14.28 uur tot 15.11 uur.

03 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de kennis van de voorrangsregels door de weggebruikers" (nr. 319)

03.01 Valérie De Bue (MR): De helft van de dertigduizend Belgen die de vragenlijst van de VAB over de voorrangsregels beantwoord hebben, zou niet meer slagen voor het rijexamen.

Komt die uitslag overeen met de werkelijkheid? Wordt de informatie over die regels voldoende verspreid?

Zal u die regels aanpassen in het voordeel van de fietsers, die het belangrijkste slachtoffer zijn van het miskennen van die regels?

03.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De onderzoeken van de VAB hebben altijd een bedoeling. In dit geval zou men willen aantonen dat het noodzakelijk is rijles te volgen. De objectiviteit van de resultaten is dan ook allesbehalve gegarandeerd.

Ik zou u trouwens willen uitnodigen die virtuele test zelf te ondergaan zonder een foutje te maken.

Het probleem is dat ten gevolge van de vereenvoudiging die uit de aanpassing aan de Europese regels voortgevloeid is, bestuurders al te veel de neiging zouden hebben zelf voorrang te verlenen, met name wanneer ze bij een kruispunt stoppen of een fietspad kruisen. In beide gevallen verliezen bestuurders immers niet meer de voorrang van rechts.

Daarmee is het probleem van de fietssuggestiestroken nog niet opgelost. In het verkeersreglement wordt hiervan geen melding gemaakt. Het gaat immers om een gewestelijk initiatief. De oplossing zou erin bestaan deze fietsstroken om te vormen tot echte fietspaden, maar het is aan de beleidsniveaus die verantwoordelijk zijn voor infrastructuur (Gewesten en gemeenten) om een beslissing in dit verband te nemen.

03.03 Valérie De Bue (MR): Uit andere enquêtes blijkt dat de weggebruikers de verkeersregels niet goed kennen. Die regels werden onlangs afgestemd op de Europese regelgeving, maar de boodschap is niet goed doorgedrongen tot de bevolking. Zou er in de toekomst geen werk kunnen gemaakt worden van een federale reglementering die overal toegepast kan worden, of zelfs van een samenwerkingsakkoord teneinde deze situaties te harmoniseren?

03.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Het is vandaag maandag en we zijn optimistisch over de lopende onderhandelingen. Wat de initiatieven die u voorstelt betreft, kan ik niets beslissen. Gelukkig doet het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid aan sensibilisering.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Mobiliteit over "de misleidende informatie op websites bij het verkopen van vliegtickets" (nr. 392)

04.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Onderzoek door de Europese Commissie toont aan dat zowat alle websites waarop vliegtuigmaatschappijen in België tickets te koop aanbieden, misleidende informatie bevatten over de prijs, het aantal beschikbare zitjes tegen stuntprijzen en de verzekeringen. In vele gevallen wordt de taal van de klant en van het gastland niet gerespecteerd. Niet minder dan 226 van de 447 gecontroleerde sites bevatte misleidende informatie. Van de 48 in ons land onderzochte sites waren er 46 niet in orde.

Klopt dit? Is de minister van plan om reglementerend op te treden? Over welke maatschappijen gaat het?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het Europese onderzoek valt onder de verantwoordelijkheid van de commissaris voor Consumentenzaken. Het lijkt mij dan ook aangewezen dat de ministers van

Consumentenzaken of Economische Zaken hierover worden ondervraagd. Ook ik beschik alleen over de gegevens uit de pers.

Iedereen die online tickets bestelt, weet ondertussen wel dat de prijs pas definitief is op het moment van de boeking. Het Europese niveau is wellicht van plan maatregelen te nemen. Onze minister van Consumentenzaken kan geen initiatieven nemen in deze periode van lopende zaken.

Na zo'n onderzoek krijgt de sector normaliter de kans om zich in regel te stellen, nadien pas volgt de techniek van *name and blame*. Daarom worden namen niet voortijdig gepubliceerd.

04.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Het rapport geeft de maatschappijen vier maanden de tijd. Die termijn verstrijkt in december. Zal de minister daarna wel namen noemen?

04.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Wellicht zal die vraag dan nog aan de huidige regering in lopende zaken moeten worden gesteld, maar ik verwijs daarvoor naar de ministers van Consumentenzaken en Economische Zaken.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van ATC-diensten op regionale luchthavens door Belgocontrol" (nr. 397)

05.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Belgocontrol is verantwoordelijk voor de luchtvaartnavigatiediensten in het Belgische luchtruim, op Zaventem en op de regionale luchthavens. Belgocontrol kampt met een groeiend structureel verlies dat te wijten is aan allerlei diensten die, ingevolge een samenwerkingsakkoord uit 1989, bijna gratis moeten worden geleverd op de regionale luchthavens. Bovendien wordt op 1 januari 2008 een Europese verordening 1794/2006 voor een gemeenschappelijk heffingsstelsel van kracht voor de tarifiering van de luchtvaartdiensten. België vroeg en kreeg hiervoor al een jaar uitstel.

Volgens het samenwerkingsakkoord met de Gewesten uit 1989 moet Belgocontrol op Deurne, Oostende, Charleroi en Luik alle luchtvaartdiensten zoals die in 1988 bestonden gratis leveren, alsook beperkte diensten op de sportvliegveldjes van Spa en Sint-Hubert. In Oostende en Deurne is de intensiteit van deze diensten onveranderd gebleven of zelfs afgenomen, maar in Luik en Charleroi zijn ze meer dan vertienvoudigd. Die extra activiteit is verantwoordelijk voor 60 procent van het deficit van Belgocontrol. Door het vertrek van DHL midden 2008 zal Belgocontrol jaarlijks nog eens 2 miljoen euro minder ontvangsten hebben. Een herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989 is dus dringend aan de orde.

Hoe zal de toepassing van de Europese verordening gebeuren? Hoe zullen de financiële gevolgen hiervan voor Belgocontrol worden opgevangen?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): We kunnen niet tegelijk de Europese verordening en het samenwerkingsakkoord respecteren.

Men zou op basis van het implementatieplan van Belgocontrol van februari 2007 in overleg met de Gewesten een beslissing moeten nemen over de tarieven, maar in het Overlegcomité werd beslist dat het niet meer aan de ontslagnemende regering toekomt om daarover te debatteren. De regering in lopende zaken kan het samenwerkingsakkoord niet wijzigen en dit dossier ondervindt dus de gevolgen van het aanslepen van de regeringsonderhandelingen.

05.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Het is inderdaad niet mogelijk om nog via het Overlegcomité tot een nieuw samenwerkingsakkoord te komen en anderzijds kan de Europese verordening eigenlijk niet worden toegepast. Wat zijn de mogelijke consequenties daarvan? Wachten ons hoge boetes?

05.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Men riskeert een Europese veroordeling. Misschien zal men de Belgische politieke situatie een voldoende excuus achten voor de niet-naleving van de verordening. Maar we lopen het risico beschuldigd te worden van concurrentievervalsing. Veel hangt af van de mate waarin

andere luchthavens zullen klagen over onrechtmatige subsidiëring. Dat wordt bestraft met minstens de terugbetaling van die bedragen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Carina Van Cauter aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid en dan meer in het bijzonder met betrekking tot de motorfietsen" (nr. 402)

06.01 Carina Van Cauter (Open Vld): Door de plaatsing van zo'n honderd nieuwe flitspalen wil de Vlaamse regering het aantal verkeersdoden verminderen. Het aantal motorrijders neemt toe in het verkeer. Beschikt de minister over cijfers inzake het aantal verkeersslachtoffers in deze categorie van weggebruikers en hoeveel van deze ongevallen zijn te wijten aan de technische staat van de motor? Wordt die staat tegenwoordig gericht gecontroleerd?

06.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): In 2005 waren er 123 dodelijke slachtoffers onder de motorrijders en in 2006 130, hetzij 11,5 procent van het totale aantal verkeersdoden. Ten opzichte van de situatie in 1990 betekent dit een belangrijke stijging, wat deels te verklaren is door de stijging van het aantal motorrijders. De cijfers tonen zeer duidelijk aan dat de motorrijder een kwetsbare weggebruiker is, die meestal betrokken raakt bij een ongeval ten gevolge van inschattingfouten vanwege andere weggebruikers.

Er zijn geen precieze cijfers beschikbaar inzake ongevallen door technische problemen aan motoren, maar de problematiek van het gemengde verkeer motorrijders/auto's wordt momenteel als een veel belangrijker zorg gezien.

06.03 Carina Van Cauter (Open Vld): Er is dus een relatieve stijging van het aantal doden onder de motorrijders, zonder dat men beschikt over precieze cijfers omtrent de oorzaken van deze ongevallen. Is het dan niet opportuun om bij dergelijke ongevallen systematisch de technische staat van de motoren, bijvoorbeeld van de banden, na te kijken? Knutselen jongeren geen gevaarlijke voertuigen ineen?

06.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Bij ongevallen wordt de staat van de banden van het betrokken voertuig wel steeds nagekeken. Dit soort informatie wordt echter slechts in kaart gebracht wanneer ze voldoende relevant wordt geacht. De kwaliteit van de motoren is echter gevoelig gestegen en de technische staat van motoren wordt bijgevolg niet beschouwd als een relevante oorzaak van ongevallen. Jongeren sleutelen wel eens aan een brommertje, maar de duurdere motor wordt vooral gebruikt door vijftigers die zich een motor aanschaffen voor hun woon-werkverkeer of als vrijetijdsbesteding.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de beslissing van de vzw 'Empreintes' om niet langer mee te werken aan het Octopusplan" (nr. 412)

07.01 Valérie De Bue (MR): U was de grondlegger van het Octopusplan, dat de schoolomgevingen veiliger moest maken.

Als schepen van Mobiliteit in Nijvel werk ik samen met een school die dat plan heeft onderschreven en die in dat verband samenwerkte met de vzw *Empreintes*, die in de Franse Gemeenschap met de follow-up van dat plan werd belast. Dat plan werd overigens door een andere vzw, de vzw Voetgangersbeweging, op de rails gezet en gecoördineerd.

Er zijn echter fundamentele verschillen opgedoken tussen *Empreintes* en de Voetgangersbeweging wat de pedagogische aanpak én wat de filosofische benadering van het partnerschap betreft. Ik geef een concreet voorbeeld: *Empreintes* kan de keuze voor een sponsor uit de oliesector niet goedkeuren en heeft daarom beslist zich uit het plan terug te trekken. Dat vormt natuurlijk een probleem voor de school, die op de medewerking van die vzw had gerekend.

Kan u die problemen bevestigen? Hoe ziet u de toestand? Wat zijn de gevolgen voor de hangende dossiers?

07.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik kan die problemen niet bevestigen, omdat ik niet op de hoogte

ben.

Bij koninklijk besluit worden subsidies toegekend aan de vereniging Voetgangersbeweging, die belast werd met de uitvoering van het plan aan Nederlandstalige én aan Franstalige kant. De Voetgangersbeweging ging op zoek naar een aan Waalse kant stevig verankerde vereniging om er een samenwerkingsverband mee op te zetten.

Ik beperk mij tot de vaststelling dat ik een institutionele en juridische relatie heb met de Voetgangersbeweging en dat ze recht heeft op subsidies voor zover de acties worden uitgewerkt zoals gepland.

Het enige probleem is dat er geen bevoegde minister van Mobiliteit is om vandaag de opvolging van de subsidies te verzekeren.

07.03 Valérie De Bue (MR): Het gaat dus om een onderaanneming. Het is toch jammer dat er geen opvolging van de plannen is.

07.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik stel voor de Voetgangersbeweging erop te wijzen dat er zich een probleem voordoet in die school. De Voetgangersbeweging zal er dan een oplossing voor moeten vinden.

07.05 Valérie De Bue (MR): Die school is zeker niet de enige die met zo'n probleem geconfronteerd wordt.

07.06 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik heb getracht inlichtingen in te winnen om na te gaan of het plan correct werd opgestart. Er werd mij verzekerd dat alles op de rails werd gezet. Indien dat niet het geval is, zijn de subsidies niet gerechtvaardigd.

Het probleem is dat er geen Waalse tegenhanger is van de Voetgangersbeweging.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de mobiliteitsdiagnose voor bedrijven met meer dan honderd werknemers" (nr. 413)

08.01 Valérie De Bue (MR): In 2003 heeft de wetgever alle ondernemingen met meer dan honderd werknemers ertoe verplicht om de drie jaar een diagnostiek omtrent het woon-werkverkeer van hun werknemers op te stellen.

Hoever staat het met de wettelijk opgelegde evaluatie van die gegevensinzameling?

Beantwoordt de diagnostiek aan de nagestreefde doelstellingen en staat ze in verhouding tot de inspanningen die het personeel van die bedrijven moet leveren om de wettelijke verplichtingen na te komen? Hoe worden de aldus ingezamelde gegevens verwerkt?

08.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De procedure werd geëvalueerd en de resultaten ervan werden verzonden naar de Nationale Arbeidsraad, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en het Comité A van de koepel van de overheidsdiensten. De onderhandelingen van die organismen verlopen momenteel in hetzelfde tempo als het regeringsoverleg.

De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hebben die kwestie op twee vergaderingen besproken. Morgen, 27 november 2007, vindt er een derde vergadering plaats. We verwachten de adviezen in de loop van de maand december.

De diagnostiek bevat een schat aan informatie. U kan het verslag op de website van de administratie raadplegen.

08.03 Valérie De Bue (MR): Men kan het verslag dus op de website van de FOD Mobiliteit raadplegen.

08.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Er bestaan kaarten per regio. Zo beschikt men over objectieve

argumenten om, bijvoorbeeld, met de MIVB of De Lijn te praten. Het werk dat door de bedrijven verricht werd om de diagnostiek op te stellen loonde zeker de moeite. Die informatie is immers interessant voor het bedrijf zelf, dat de gegevens moet gebruiken in de ondernemingsraad. Het verband tussen de infrastructuur en het gebruik van de fiets, bijvoorbeeld, wordt duidelijk aangetoond.

08.05 Valérie De Bue (MR): In december zal het verslag dus in het kader van het sociale overleg in de verschillende raden besproken worden. Het zou interessant zijn om de inhoud van die discussies te kennen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "ademanalysatoren" (nr. 457)

09.01 Valérie De Bue (MR): Welke maatregelen plant u dit jaar om de bevolking te sensibiliseren, ongevallen te voorkomen en de politie in staat te stellen haar opdracht te vervullen in de best mogelijke omstandigheden, gezien het feit dat men vorig jaar met een paar probleempjes te kampen heeft gehad inzake het aantal ademanalysetoestellen en de rechtsgeldigheid van sommige toestellen ? Wat kunt u ons vertellen over de nieuwe sensibiliseringscampagne?

09.02 Minister Renaat Landuyt (Frans) : Wij bereiden thans de acties voor die volgende week van start kunnen gaan. Alles is dus nog niet klaar. Toch kan ik ja antwoorden op elke vraag die u stelt: wij beschikken wel degelijk over het vereiste personeel en over de nodige ademanalysetoestellen. Alleen valt wel nog af te wachten wat de mensen zullen doen.

09.03 Valérie De Bue (MR): Wanneer gaat die campagne van start?

09.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Volgende maandag. Voor het eerst kadert de campagne in een ruimere samenwerking tussen de minister van Justitie en de minister van Mobiliteit, althans voor zover wij nog altijd de verantwoordelijkheid hiervoor dragen. We weten immers nog niet wie de volgende ministers van Justitie en van Mobiliteit zullen zijn...

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.55 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 16 sous la présidence de M. Jan Mortelmans.

01 Question de Mme Barbara Pas au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la problématique des radiofréquences et le rôle de l'IBPT en tant que police des ondes" (n° 110)

01.01 Le président : La question n°255 de M. Jan Jambon est transformée en question écrite ainsi que la question n°173 de M. Roel Deseyn.

01.02 Barbara Pas (Vlaams Belang) : Selon un article paru dans les colonnes du quotidien *De Morgen* du 11 octobre 2007, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) ne serait pas en mesure de remplir sa mission de police des ondes tant que les plans de fréquence n'auront pas été adaptés entre eux.

Le 17 novembre 2006, un accord général est intervenu à propos de cette question entre les Communautés et le pouvoir fédéral. Mais il faudra encore bien des démarches pour que cet accord soit mis en œuvre. Si certaines ont déjà été effectuées, d'autres se font attendre. À l'inverse de la Communauté flamande, la Communauté française n'a pas encore approuvé de nouveau plan de fréquences. Le temps presse pourtant car l'arrêté royal qui définit le rôle de l'IBPT doit entrer en vigueur le 1er juin 2008.

En 2005, le ministre avait déclaré devant cette commission qu'il fallait conclure un accord de coopération, faute de quoi le pouvoir fédéral ne pourrait s'acquitter de son rôle de police des ondes. Deux ans plus tard, cet accord n'a toujours pas vu le jour. La Flandre risque donc de pâtir de l'inertie francophone.

Quel est l'état d'avancement du dossier ? Quelles étapes reste-t-il à franchir avant que l'accord puisse entrer en vigueur ?

01.03 Marc Verwilghen, ministre (*en néerlandais*) : Les autorités fédérales ont déjà pris des mesures pour exécuter l'accord global du 17 novembre. J'espère que les autres niveaux de pouvoir prendront également leurs responsabilités. D'un point de vue juridique, l'IBPT doit en tout cas assumer son rôle de police des ondes à la date prévue. L'accord du 17 novembre 2006 stipule que toutes les parties ont donné leur accord à cette date et se sont engagées à prendre les mesures préparatoires nécessaires. L'accord doit donc être exécuté dans sa totalité.

01.04 Barbara Pas (Vlaams Belang) : Je doute fort que toutes les parties prendront les mesures nécessaires ; les francophones ont en effet déjà fait preuve de mauvaise volonté à plusieurs reprises. J'ai appris par la presse que la Communauté française s'est engagée à établir un plan de fréquences pour le début de l'année 2008. Je doute qu'elle respecte cet engagement étant donné que c'est la Communauté flamande qui est demandeuse de la police des ondes.

Interrogé à ce sujet le 25 octobre, le ministre flamand Geert Bourgeois avait déclaré que les négociations relatives à un nouveau plan de fréquences n'avaient pas encore commencé. Les négociations ont échoué après que la Communauté française a contesté le plan de fréquences flamand devant le Conseil d'État.

En l'absence de plan de fréquences, l'IBPT est freiné dans son rôle de régulateur. Quelques émetteurs francophones ont été suspendus par le Conseil d'État mais, compte tenu de la politique de tolérance de la Communauté française, ils continuent à émettre. L'IBPT estime que les perturbations ne cesseront pas si les Communautés restent compétentes pour l'attribution des fréquences.

Nous estimons qu'il faut en finir avec les ensembles de compétences non homogènes. Les compétences fédérales en matière de communications électroniques doivent être transférées aux entités fédérées. L'accord de gouvernement flamand prévoit d'ailleurs de faire des télécommunications une compétence flamande.

01.05 Marc Verwilghen, ministre (*en néerlandais*) : L'existence d'un accord depuis le 17 novembre 2006, après 10 années de négociations, constitue en soi une avancée de taille. Mais les accords sont conclus pour être mis en œuvre.

L'incident est clos.

02 Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la taxation des câbles téléphoniques par les communes wallonnes" (n° 332)

02.01 François-Xavier de Donnea (MR) : Les communes wallonnes envisageraient de demander au gouvernement wallon d'introduire une proposition de décret permettant aux communes d'exiger des opérateurs télécoms une redevance pour chaque mètre de trottoir utilisé pour leurs lignes en sous-sol. Comme ancien bourgmestre, cette demande me paraît fondée, car les nombreux travaux effectués par ces opérateurs occasionnent des effets externes négatifs pour les communes. Un tel décret - wallon, flamand ou bruxellois - ne serait-il pas source de conflit de compétence avec l'Etat fédéral, compétent pour cette matière réglée par l'article 98, §2 de la loi du 21 mars 1991 ?

Cette loi - votée à l'époque où M. Di Rupo était responsable de cette matière - donnait un privilège exorbitant aux opérateurs télécoms qui seuls, contrairement aux sociétés de gaz, électricité, distribution d'eau, ne payaient pas de redevances aux communes.

Ne faudrait-il pas d'abord modifier l'article 98, §2, comme je l'avais suggéré dans ma proposition de loi en 2003 ?

02.02 Marc Verwilghen, ministre (*en français*) : Dans son arrêt 172/2006 du 22 novembre 2006, la Cour constitutionnelle a jugé qu'à certaines conditions, une Région pouvait imposer une obligation de rétribution. La Cour estime donc qu'à travers l'article 98, §2, premier alinéa de la loi du 21 mars 1991, le pouvoir fédéral

porte atteinte aux compétences régionales. Vous avez donc sans doute eu raison en demandant ce changement de la loi.

02.03 François-Xavier de Donnea (MR) : La Cour constitutionnelle a donc annulé l'article 98, §2 et les Régions peuvent prélever une redevance sur les infrastructures de télécommunications qui utilisent la voirie.

02.04 Marc Verwilghen, ministre (*en français*) : On évite ainsi les conflits d'intérêts que vous avez mentionnés.

02.05 François-Xavier de Donnea (MR) : La sagesse de la Cour constitutionnelle me réjouit.

L'incident est clos.

La réunion publique est suspendue de 14 h 28 heures à 15 h 11.

03 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la connaissance des règles de priorité par les usagers de la route" (n° 319)

03.01 Valérie De Bue (MR) : La moitié des trente mille Belges qui ont répondu à l'enquête organisée par le VAB concernant les règles de priorité échouerait au permis de conduire.

Ce résultat correspond-il à la réalité ? L'information concernant ces règles est-elle suffisamment diffusée ?

Une modification de ces règles au profit des cyclistes, principales victimes de cette méconnaissance, est-elle envisagée ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Les enquêtes du VAB ont toujours un but. Il s'agirait, en l'occurrence, de prouver la nécessité de suivre des cours. L'objectivité des résultats n'est donc pas garantie.

Cela dit, je vous invite à mettre vous-même à l'épreuve votre capacité à passer le test virtuel sans faute.

Le problème est qu'en raison de la simplification due à l'adaptation aux règles européennes, on céderait trop la priorité, notamment dans le cas d'un arrêt à un carrefour ou dans celui du croisement d'une piste cyclable, qui désormais, ne font plus perdre la priorité de droite.

Reste le problème des pistes cyclables suggérées. Aucune disposition du Code de la route ne mentionne de telles pistes ; il s'agit d'une initiative régionale. La solution serait de les transformer en véritables pistes cyclables, mais cette décision relève des responsables de l'infrastructure (Régions et communes).

03.03 Valérie De Bue (MR) : D'autres enquêtes démontrent qu'on connaît mal les règles du Code de la route, qui se sont récemment alignées sur les règlements européens, mais le message n'est pas assez bien passé auprès de la population. Ne peut-on envisager des règles fédérales applicables partout, voire un accord de coopération pour harmoniser ces situations ?

03.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Nous sommes lundi et sommes optimistes pour les négociations en cours. Pour les initiatives que vous citez, je suis bloqué. Heureusement, l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) fait de la sensibilisation.

L'incident est clos.

04 Question de M. Peter Logghe au ministre de la Mobilité sur "les informations trompeuses publiées sur certains sites internet concernant la vente de billets d'avion" (n° 392)

04.01 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Selon une enquête réalisée par la Commission européenne, la quasi-totalité des sites internet sur lesquels des compagnies aériennes proposent, en Belgique, la vente de billets d'avions comportent des informations trompeuses sur le prix, le nombre de sièges disponibles à des prix promotionnels et les assurances. Dans de nombreux cas, la langue du client et du pays hôte n'est pas

respectée. Pas moins de 226 des 447 sites contrôlés comportaient des informations trompeuses. Sur 48 sites consultés dans notre pays, 46 n'étaient pas en règle.

Ces informations sont-elles exactes ? Le ministre a-t-il l'intention de prendre des mesures régulatrices ? Quelles compagnies sont concernées ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'enquête effectuée par la Commission européenne ressortit à la compétence de la commissaire à la Consommation. Il s'indique dès lors, me semble-t-il, que les questions relatives à cette matière soient adressées aux ministres de la Consommation ou des Affaires économiques. Je tiens moi aussi les informations dont je dispose de la presse.

Entre-temps, tout voyageur qui commande des billets en ligne sait que le prix n'acquiert un caractère définitif qu'au moment de la réservation. Les autorités européennes ont sans doute l'intention de prendre des mesures. Notre ministre de la Protection de la consommation ne peut prendre aucune initiative en période d'affaires courantes.

Après une enquête de ce type, le secteur se voit normalement offrir l'occasion de se mettre en règle, le procédé du *name and blame* n'étant, si nécessaire, mis en œuvre qu'ultérieurement. C'est la raison pour laquelle les noms des entreprises concernées ne sont pas rendus publics prématurément.

04.03 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Le rapport laisse quatre mois de délai aux sociétés. Ce délai expire en décembre. Le ministre livrera-t-il alors des noms ?

04.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Sans doute faudra-t-il encore adresser cette question à l'actuel gouvernement d'affaires courantes mais je renvoie à ce propos aux ministres qui ont la Consommation et les Affaires économiques dans leurs attributions.

L'incident est clos.

05 Question de M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le financement par Belgocontrol des services de contrôle du trafic aérien dans les aéroports régionaux" (n° 397)

05.01 Luk Van Biesen (Open Vld) : Belgocontrol est responsable des services de navigation aérienne dans l'espace aérien belge, à Zaventem et dans les aéroports régionaux. Elle est aux prises avec un déficit structurel croissant généré par toutes sortes de services qui, à la suite d'un accord de coopération de 1989, doivent être fournis quasi gratuitement dans les aéroports régionaux. Un règlement européen établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne entrera en outre en vigueur le 1er janvier 2008. La Belgique a déjà demandé et obtenu le report d'un an de la mesure.

Aux termes de l'accord de coopération de 1989 conclu avec les Régions, Belgocontrol doit fournir gratuitement à Deurne, Ostende, Charleroi et Liège l'ensemble des services de navigation aérienne tels qu'ils existaient en 1988, de même que des services restreints sur les aérodromes de plaisance de Spa et de Saint-Hubert. Si l'intensité de ces services est restée inchangée ou a même diminué à Ostende et à Deurne, elle a plus que décuplé à Liège et à Charleroi. Ce surcroît d'activité est responsable de 60 % du déficit de Belgocontrol. Le départ de DHL à la mi-2008 se traduira en outre pour Belgocontrol par une perte de recettes supplémentaires de 2 millions d'euros par an. L'accord de coopération de 1989 doit donc être revu de toute urgence.

Comment le règlement européen sera-t-il mis en œuvre ? Comment sera-t-il fait face aux conséquences financières qui en résulteront pour Belgocontrol ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Nous ne pouvons pas tout à la fois respecter le règlement européen et l'accord de coopération.

Une décision devrait être prise en concertation avec les Régions à propos des tarifs, sur la base du plan de transposition de Belgacontrol de février 2007 mais le Comité de concertation a estimé qu'il n'appartient plus au gouvernement sortant d'en discuter. Le gouvernement chargé des affaires courantes ne peut pas modifier l'accord de coopération et ce dossier subit donc les effets de la lenteur de la formation d'un gouvernement.

05.03 Luk Van Biesen (Open Vld) : Il n'est pas possible, en effet, d'encre aboutir à un nouvel accord de coopération par le biais du Comité de concertation. Par ailleurs, le règlement européen ne peut en fait pas être appliqué. Quelles conséquences peuvent découler de cette situation ? Faut-il s'attendre à de lourdes amendes ?

05.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Nous nous exposons à une condamnation européenne. La situation politique belge sera peut-être considérée comme une justification suffisante pour le non-respect du règlement. Cependant, nous pourrions être accusés de distorsion de concurrence. Beaucoup dépendra des plaintes que formuleront les autres aéroports pour l'octroi illégitime de subventions, une pratique sanctionnée au minimum par le remboursement des montants concernés.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Carina Van Cauter au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière, plus particulièrement en ce qui concerne les motocyclettes" (n° 402)

06.01 Carina Van Cauter (Open Vld) : En déployant une centaine de nouveaux radars fixes, le gouvernement flamand veut à réduire le nombre de tués sur la route. Le nombre de motards est en augmentation. Le ministre est-il en possession de chiffres concernant le nombre de victimes dans cette catégorie d'usagers de la route ? Combien d'accidents sont dus à l'état technique de la moto ? Cet état fait-il actuellement l'objet d'un contrôle ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : On a dénombré 123 motards tués en 2005 et 130 en 2006, ce qui représente 11,5 % du nombre total de tués sur la route. La hausse, qui est importante par comparaison avec 1990, s'explique en partie par l'augmentation du nombre de motards. Les chiffres indiquent très clairement que le motard est un usager de la route vulnérable qui, lorsqu'il est impliqué dans un accident de circulation, l'est généralement à la suite d'une mauvaise évaluation de la situation par un ou des autres usagers.

Je ne dispose pas de chiffres précis sur les accidents dus à une défectuosité technique de la moto mais le problème de la circulation mixte motos/autos est actuellement considéré comme un facteur beaucoup plus important.

06.03 Carina Van Cauter (Open Vld) : On observe donc une augmentation relative du nombre de tués parmi les motards, sans qu'on dispose de chiffres précis sur les causes des accidents. Ne serait-il dès lors pas opportun, lorsque se produisent de tels accidents, de vérifier systématiquement l'état technique des motos et notamment celui des pneus ? Ne faut-il pas craindre que des jeunes bricolent littéralement des véhicules dangereux ?

06.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Lors d'accidents, on examine toujours l'état des pneus du véhicule concerné. Mais les renseignements de ce type ne sont mis en perspective que s'ils sont jugés suffisamment pertinents. La qualité des motos s'étant largement améliorée, l'état technique n'est généralement pas considéré comme une cause pertinente d'accident. Des jeunes peuvent certes être amenés à bricoler un vélomoteur mais les motos de prix sont généralement utilisées par des personnes de plus de 50 ans qui font l'acquisition de ce type d'engin pour effectuer les trajets entre le domicile et le lieu de travail ou comme véhicule de loisir.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la fin de la collaboration de l'asbl Empreintes au plan Octopus" (n° 412)

07.01 Valérie De Bue (MR) : Vous avez été à l'initiative du plan *Octopus*, projet de sécurisation des abords des écoles.

En tant qu'échevine de la mobilité à Nivelles, je travaille avec une école qui a souscrit au plan et travaillait avec l'ASBL *Empreintes*, chargée du « suivi » en Communauté française de ce plan, par ailleurs initié et

coordonné par une autre ASBL, *Voetgangersbeweging*.

Des différences fondamentales sont apparues entre *Empreintes* et *Voetgangersbeweging*, tant sur le plan de la pédagogie que de la philosophie du partenariat. Un exemple concret : *Empreintes* ne peut cautionner le choix d'un sponsor pétrolier et, en conséquence, elle a annoncé sa décision de se retirer du plan, ce qui pose un problème évident à l'école qui comptait sur sa collaboration.

Confirmez-vous ces problèmes ? Quelle est votre interprétation de la situation ? Quel sera l'impact de cette situation sur les dossiers en cours ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : J'hésite à confirmer les problèmes car je ne les connais pas.

Un arrêté royal prévoit des subsides pour l'association *Voetgangersbeweging*, chargée de la mise en œuvre du plan non seulement du côté néerlandophone mais aussi du côté francophone. *Voetgangersbeweging* a voulu trouver une association bien implantée en Wallonie pour collaborer.

Je me borne à constater que j'ai une relation institutionnelle et juridique avec *Voetgangersbeweging* et qu'elle mérite les subsides pour autant que les actions soient élaborées comme prévu.

Le seul problème qui se pose, c'est qu'il n'y a pas de ministre de la Mobilité compétent pour assurer le « suivi » des subsides à l'heure actuelle.

07.03 Valérie De Bue (MR) : Donc, il s'agit d'une sous-traitance. Il est tout de même dommage que le « suivi » des plans ne soit pas assuré.

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je propose de signaler à *Voetgangersbeweging* qu'il se pose un problème dans cette école. Il leur incombera alors d'y remédier.

07.05 Valérie De Bue (MR) : Cette école n'est certainement pas seule concernée.

07.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : J'ai essayé de rassembler des informations pour voir si le plan était correctement mis sur pied : on m'a assuré que tout était mis sur pied. Dans le cas contraire les subsides ne sont pas justifiés.

Le problème qui se pose est qu'il n'existe pas d'équivalent à *Voetgangersbeweging* du côté wallon.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le diagnostic mobilité des entreprises de plus de cent travailleurs" (n° 413)

08.01 Valérie De Bue (MR) : En 2003, le législateur a imposé à toutes les entreprises de plus de cent travailleurs d'établir tous les trois ans un diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

Où en est l'évaluation de ce processus, prévue dans la loi ?

Le diagnostic est-il pertinent au regard des objectifs poursuivis et au regard de l'investissement humain des entreprises pour faire face à leurs obligations ?

Que fait-on des chiffres récoltés ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : L'évaluation a eu lieu et a été envoyée au Conseil national

du Travail, au Conseil central de l'Économie et au Comité A de l'ensemble des services publics. Ces instances négocient actuellement au rythme d'une concertation gouvernementale.

Le Conseil national du Travail et le Conseil central de l'Économie en ont discuté lors de deux séances. Une troisième séance est prévue le 27 novembre 2007, donc demain. Nous attendons leur avis dans le courant du mois de décembre.

Le diagnostic constitue une source d'information très riche. Vous pouvez consulter le rapport sur le site de l'administration.

08.03 Valérie De Bue (MR) : On peut donc le consulter sur le site du SPF Mobilité.

08.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il y a des cartes établies région par région. Cela donne des arguments objectifs pour discuter, par exemple, avec la STIB ou *De Lijn*. Le diagnostic valait largement le travail fourni par les entreprises pour l'élaborer, car cette information est intéressante pour la compagnie elle-même, qui doit l'utiliser en conseil d'entreprise. Le lien entre l'infrastructure et l'utilisation du vélo est clairement montré, par exemple.

08.05 Valérie De Bue (MR) : En décembre, le rapport sera donc discuté en concertation sociale dans les différents conseils. Il serait intéressant de savoir ce qui y est dit.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les éthylomètres" (n° 457)

09.01 Valérie De Bue (MR) : Sachant que l'année dernière, on avait connu quelques petits soucis quant au nombre d'éthylomètres et à la validité juridique de certains d'entre eux, quelles mesures prévoyez-vous cette année pour sensibiliser la population, prévenir les accidents et permettre à la police de faire son travail dans les meilleures conditions ? Que pouvez-vous nous dire de la nouvelle campagne de sensibilisation ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : On est en train de préparer les actions qui pourront démarrer la semaine prochaine. Tout n'est donc pas encore prêt. Néanmoins, je peux répondre par l'affirmative à chaque question que vous me posez : les effectifs sont là, les éthylomètres aussi. La seule inquiétude est de savoir ce que les gens vont faire.

09.03 Valérie De Bue (MR) : Quand la campagne va-t-elle démarrer ?

09.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Lundi prochain. Pour la première fois, cela sera réalisé dans le cadre d'une plus grande collaboration entre la ministre de la Justice et le ministre de la Mobilité, si nous sommes toujours responsables de cette matière. Reste à savoir qui seront les prochains ministres de la Justice et de la Mobilité...

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 55.